

October-November/Octobre-Novembre

## EC-Canada Meetings Held in Ottawa

## Rencontres C.E.-Canada tenues à Ottawa

Community delegates  
at the EC-Canada  
talks

Des délégués de la  
Communauté aux  
pourparlers  
C E -Canada



Senior Canadian and Community officials held high-level consultations as well as meetings of the two Sub-Committees of the Joint Cooperation Committee (JCC) in Ottawa on 16 and 17 October.

Des hauts fonctionnaires du gouvernement du Canada et de la Communauté européenne ont tenu des consultations à haut niveau et ont participé aux rencontres des deux sous-comités du Comité mixte de coopération (CMC) à Ottawa, les 16 et 17 octobre dernier.

A comprehensive exchange of views took place on economic prospects for the coming year and the possible effects of developments in the energy field, economic growth and world trade. Canadian and EC officials also outlined the procedures which they proposed to follow for the prompt implementation of the agreements reached at the recent multilateral trade negotiations.

Les rencontres ont donné lieu à un échange de vues exhaustif sur les perspectives économiques des prochaines années, et les conséquences possibles de développements dans le secteur énergétique, la croissance économique et le commerce international. Les représentants du Canada et de la C.E. ont fait connaître les grandes lignes des méthodes qu'ils entendent suivre pour la mise en application rapide des accords conclus lors des récentes Négociations commerciales multilatérales (NCM).

After outlining their respective energy problems and policies, it was agreed that a more rational use of energy was a high priority, and possibilities were examined for cooperation in energy conservation technology and the commercialization of alternative energy sources, including not only coal and gas but solar and geothermal energy as well. Both sides also emphasized the importance of nuclear energy in reducing dependence on oil and noted with satisfaction the prospects for cooperation in research on nuclear waste. The two delegations also reviewed their economic and trade relations, specifically in the industrial and agricultural sectors.

Après avoir fait part de leurs propres politiques et problèmes énergétiques, ils ont convenu de la priorité d'une utilisation plus rationnelle de l'énergie et ont étudié les possibilités de coopération pour des recherches menées dans les technologies nouvelles de conservation de l'énergie et sur la commercialisation rapide des énergies de remplacement, incluant non seulement le charbon et le gaz, mais aussi les énergies solaire et géothermique. Les deux parties ont en outre souligné la place importante qu'occupe l'énergie nucléaire dans leurs efforts pour réduire leur dépendance vis-à-vis du pétrole. On a noté avec satisfaction les possibilités de coopération au chapitre de la recherche sur la gestion des déchets nucléaires. Les deux délégations ont également passé en revue tout un éventail de questions précises dans leurs relations économiques et commerciales, notamment en ce qui a trait aux secteurs industriel et agricole.

The Industrial Sub-Committee discussed the advancement of cooperation between Canada and the EC in the field of energy conservation, notably a joint research project on the energy efficiency of blast furnaces used in steel production, and the possible use by European countries of the Canadian

Le sous-comité de la coopération industrielle a également discuté de l'état de la coopération entre le Canada et la C.E. et

Energy Bus concept. Information was exchanged on the organization in Europe and in Canada of "Seminars on Technology" on new developments in the field of non-ferrous metals and industrial processes and on the implementation of a comprehensive programme established in December 1978 for cooperation in the sector of asbestos.

Preparatory discussions also were held for the third meeting of the EC-Canada Joint Cooperation Committee in Brussels on 17 December 1979.

sur l'avancement du projet conjoint de recherche en vue d'améliorer le rendement énergétique des hauts fourneaux sidérurgiques, et enfin la possibilité de reprendre en Europe le concept canadien de l'Energiebus. On a également échangé des informations sur l'organisation en Europe et au Canada de "Colloques de technologie" portant sur les progrès dans le domaine des métaux non ferreux et des procédés industriels ainsi que sur l'application d'un programme global mis sur pied en 1978 pour la coopération dans le domaine de l'amiante.

Des discussions préliminaires ont eu lieu concernant la tenue de la troisième rencontre du Comité mixte de coopération C.E.-Canada à Bruxelles le 17 décembre prochain.

## Report Calls For Commission Streamlining

The EC Commissioners' responsibilities should be reorganized, the Commission's political role reinforced, and its staff structure shaken up — these are among the main recommendations of a report prepared by a group of five outside consultants asked by Commission President Roy Jenkins and his colleagues to examine how the Commission might best be adjusted to meet future needs and changing priorities.

The group was headed by Dutch diplomat Dirk Spierenburg, a former vice-president of the European Coal and Steel Community.

Perhaps the report's most radical suggestion is that the number of commissioners should be reduced from 13 to 10 and the number of portfolios to 8, effective 1 January 1981, when Greece becomes a member and a new Commission takes office.

According to the report, the president of the Commission should have no specific portfolio beyond that of supervising broadly internal coordination, and should be left largely free to represent the EC viewpoint on the international scene. He should be assisted by a single vice-president, who would be chiefly responsible for organizing day-to-day operations.

Commenting on the report, EC Commission President Roy Jenkins declared: "The Commission must now study every aspect of the report. We are, however, determined to push forward with the main essentials of reform and reorganization in the lifetime of this Commission as rapidly as possible. The review body's aim was to ensure that the Commission can act as a real college, strong, resourceful and efficient in the exercise of its powers and functions. The Commission has an essential role to play as

## La Commission devrait repenser ses responsabilités

Il faut repenser les responsabilités des commissaires de la C.E., renforcer le rôle politique de la Commission et remanier son personnel — telles sont quelques-unes des principales recommandations d'un rapport présenté par un groupe de cinq experts-conseils indépendants chargés par la Commission d'étudier la façon dont celle-ci pourrait le mieux s'adapter à ses futures exigences et nouvelles priorités.

Ce groupe était présidé par Dirk Spierenburg, diplomate néerlandais et ancien vice-président de la Communauté européenne du Charbon et de l'Acier.

La recommandation la plus radicale de ce rapport est, peut-être, de ramener le nombre des commissaires de 13 à 10 et celui des portefeuilles à 8. Et ce, à compter du 1er janvier 1981, lorsque la Grèce entrera dans la Communauté et qu'une nouvelle Commission prendra la relève de la Commission actuelle.

Toujours selon ce rapport, le président de la Commission ne devrait pas se voir confier de portefeuille bien précis, si ce n'est la tâche de superviser la coordination globale interne, et avoir suffisamment de latitude pour représenter les vues de la C.E. sur la scène internationale. Il devrait être secondé d'un seul vice-président, principalement responsable de l'organisation des activités quotidiennes.

Evoquant ce rapport, le président de la Commission de la C.E., M. Roy Jenkins, a déclaré: "La Commission doit maintenant étudier chaque facette du rapport. Nous sommes toutefois décidés à donner suite aux principales recommandations en matière de réformes et de remaniements, dès que possible, durant le mandat de la Commission actuelle. L'objectif de ce groupe d'étude était de s'assurer que la Commission puisse agir à titre collégial, avec vigueur et en disposant de toutes les ressources voulues pour s'acquitter efficacement de ses fonctions et responsabili-



Dirk Spierenburg, who led the group of independent consultants

M. Dirk Spierenburg a dirigé le groupe de consultants indépendants

an independent and politically autonomous institution within the Community. The report will help us to re-emphasize and underpin that role and we shall act to do so."

tés. La Commission a un rôle clé à jouer au sein de la Communauté en tant qu'institution indépendante et politiquement autonome. Ce rapport nous permettra d'accroître et de souligner ce rôle, et nous agirons en conséquence."

## Premier Davis Visits Brussels

Premier William Davis of Ontario paid a visit to the European Commission in September and was accompanied by Mr. Larry Grossman, Minister of Industry and Tourism, and by Dr. Edward Stewart, Secretary to the Cabinet. Mr. Davis had meetings with President Roy Jenkins and Commissioners Guido Brunner and Etienne Davignon during two days of talks.

The session with Industrial Affairs Commissioner Davignon focussed on ways of extending trade relations with Canada and especially Ontario. Urban transportation and food processing were discussed as promising fields of future industrial cooperation.

The meeting with Energy Commissioner Brunner concentrated on the role that Canada's Candu nuclear reactor technology could play in the Community's energy programme.

## Visite du premier ministre Davis à Bruxelles.

La Commission européenne a reçu, en septembre dernier, la visite du premier ministre de l'Ontario, M. William Davis, accompagné de M. Larry Grossman, ministre de l'Industrie et du Tourisme, et du Dr. Edward Stewart, secrétaire du Cabinet. M. Davis s'est entretenu, pendant deux jours, avec le président Roy Jenkins, de même qu'avec les commissaires Guido Brunner et Etienne Davignon.

Les entretiens avec le commissaire chargé des Affaires industrielles, M. Davignon, ont porté sur les moyens d'accroître les relations commerciales avec le Canada et, notamment, l'Ontario. Le transport urbain et le conditionnement des aliments ont été identifiés comme des secteurs prometteurs dans le domaine de la coopération industrielle.

Quant aux entretiens avec le commissaire à l'Energie, M. Brunner, ils ont essentiellement porté sur le rôle que la technologie du réacteur nucléaire canadien de la filière Candu pourrait jouer dans le cadre du programme énergétique de la Communauté.



EC Commissioner for Industrial Affairs, Viscount Etienne Davignon (centre), with Ontario's Minister for Industry and Tourism, Larry Grossman (left), and Ontario's Premier William Davis (right), in Brussels on 17 September

Vicomte Etienne Davignon (au centre), commissaire aux Affaires industrielles à la C.E., avec le ministre de l'Industrie et du Tourisme pour l'Ontario, Larry Grossman (à gauche) et le premier ministre de l'Ontario, William Davis (à droite) à Bruxelles le 17 septembre dernier

## Oil Import Targets Set For 1985

EC Energy Ministers reached agreement on 26 September 1979 on how oil imports would be distributed among them to meet the target figure of 472 million tonnes for 1985, to which the Community committed itself at the Tokyo Summit in June.

The breakdown of oil import targets for 1985, compared with actual imports in 1978, is as follows (in million of tonnes):

## Objectifs d'importation du pétrole en 1985

Les ministres de l'Energie de la Communauté européenne se sont mis d'accord le 26 septembre dernier, sur la répartition des quotes-parts d'importation pétrolière résultant de l'engagement pris par la C.E. lors du sommet de Tokyo en juin dernier, de limiter ses importations à 472 millions de tonnes d'ici à 1985.

Ci-dessous, en millions de tonnes, l'objectif d'importation pétrolière par Etat membre pour l'année 1985, en comparaison avec les importations effectives réalisées en 1978:

	1978	1985
Belgium/Belgique	26.5	31.0
Denmark/Danemark	16.5	11.0
Germany/Allemagne	138.5	141.0
Ireland/Irlande	6.0	8.0
Italy/Italie	95.0	124.0
France	111.0	111.0
Luxembourg	1.5	2.0
Netherlands/Pays-Bas	36.0	49.0
United Kingdom/Royaume-Uni	41.0	-5.0
<b>EC/C.E.</b>	<b>472.0</b>	<b>472.0</b>

The U.K. figure is minus five million tonnes, reflecting imminent self-sufficiency from North Sea oil.

L'objectif de -5 millions de tonnes pour le Royaume-Uni reflète l'auto-suffisance en pétrole qui résultera bientôt de la production pétrolière en Mer du Nord.



## Airbus President Forecasts Strong Growth Into 1990s

Over the past two years, Airbus Industrie has emerged from relative obscurity to become the world's number two aircraft manufacturer.

In the following interview, reproduced with permission from the Chemical Bank's **Report from Europe** (Aug.-Sept. 1979), Airbus Industrie President and Chief Executive Officer Bernard Lathière talks about the company's operations and plans for future expansion.



"If you take just the same ideas and methods as your competition when you are nothing and your competition is big, then there is no use in even trying to compete"

"Si vous prenez les mêmes idées et utilisez les mêmes méthodes que votre concurrent, alors que vous n'êtes rien et que la concurrence est énorme, ce n'est même pas la peine d'essayer d'entrer en compétition"



**Q:** Let's talk first about your order book.

**Lathière:** We now have 359 firm orders and options, plus a few further orders which the airlines concerned have not announced yet.

**Q:** For how many types of aircraft?

**Lathière:** Two: the 250-seater A300, which is now flying, and for a slightly smaller plane the A310, which was launched in July 1978.

**Q:** What part of the whole aircraft market does that represent?

**Lathière:** From January 1978 to December 1978, we took a third of the market for wide-bodied aircraft. But sales accelerated during the period, so that from June last year to June this year we've taken fifty-five per cent of the market. And we became the second-largest manufacturer in the world, where we were unknown four years ago.

**Q:** That must put quite a strain on your production facilities.

**Lathière:** Well, we sold 170 aircraft in the first five months of this year and produced fifteen, so our rate of production must increase rapidly. We produced one plane per month by this fall, and by 1983 we'll be up to eight a month.

**Q:** Whose share of the market are you taking?

**Lathière:** Up to now it has been Lockheed's and Douglas's. But what's important is that our growth in the last two or three years has not been in any way at the expense of American labour. It came in a fantastically increasing market, so that all aircraft makers, in fact, are increasing their sales. In a growing market we've just tried hard to find our place in the sun.

**Q:** How does Airbus Industrie work?

**Lathière:** We are a multinational company based in Toulouse, France, with plants all over Europe. We have four shareholders, which are aircraft manufacturers of four European countries. They are Aérospatiale of France and Deutsche Airbus of West Germany, each with 37.9 per cent of the shares. British Aerospace has a 20 per cent stake, and the remaining 4.2 per cent is in Spanish hands.

## Airbus: forte expansion d'ici 1990

Ces deux dernières années, Airbus Industrie, qui n'était guère connue, est devenue le deuxième plus grand constructeur d'avions au monde.

Avec la permission de la Chemical Bank (**Report from Europe**, août-septembre 1979), nous reproduisons ici l'entrevue du président-directeur général d'Airbus, dans laquelle il parle des activités de sa société et de ses projets d'expansion.

**Q:** Qu'en est-il, tout d'abord, de votre carnet de commandes?

**Lathière:** En ce moment, nous avons 359 commandes fermes et préférentielles, plus quelques autres encore que les lignes aériennes intéressées n'ont pas encore annoncées.

**Q:** Sur combien de types d'avion portent-elles?

**Lathière:** Deux. L'A300 de 250 places qui vole déjà et l'A310, légèrement plus petit, lancé en juillet 1978.

**Q:** Quelle part de l'ensemble du marché de l'industrie aéronautique ces avions représentent-ils?

**Lathière:** De janvier 1978 à décembre 1978, nous avons conquis un tiers du marché des avions gros porteurs. Mais les ventes se sont accélérées durant cette période, si bien que de juin dernier à juin de cette année, nous avons gagné 55 pour cent du marché. Et nous sommes devenus le deuxième plus grand constructeur d'avions au monde, alors que nous étions encore inconnus il y a quatre ans.

**Q:** Cela doit susciter beaucoup de pression sur vos installations de production...

**Lathière:** Ces cinq premiers mois, nous avons vendu 170 avions et en avons construit 15. Notre taux de production augmente donc rapidement. En 1978, nous construisions un avion par mois; cet automne, nous en aurons construit trois par mois et, d'ici 1983, notre rythme sera de huit par mois.

**Q:** Cette part du marché, de qui la prenez-vous?

**Lathière:** Jusqu'à présent, de Lockheed et Douglas.

Ce qu'il faut toutefois retenir, c'est que notre croissance des deux ou trois dernières années n'a nullement désavantagé la main-d'oeuvre américaine. Cette croissance s'est faite alors que tout le marché prenait une expansion fantastique, si bien que tous les constructeurs d'avions connaissent une hausse de leurs ventes. Nous avons donc essayé de nous tailler une place au soleil sur ce marché en plein essor.

**Q:** Comment Airbus Industrie fonctionne-t-elle?

**Lathière:** Il s'agit d'une société multinationale dont le siège social se trouve à Toulouse, en France, et dont les usines sont dispersées dans toute l'Europe. Ses quatre partenaires sont des constructeurs d'avions dans quatre pays d'Europe. Aérospatiale, de France, et Deutsche Airbus, d'Allemagne de l'Ouest, qui détiennent chacun 37.9 pour cent des

We also work with the Dutch Fokker on a subcontracting basis, although they pay their own share of research and development costs. But the four partners take care of the losses, keep the profits if any, and they finance the export of the aircraft through their own banks and export credit bodies.

**Q:** How do the export financing arrangements offered by Airbus Industrie differ from those of your U.S. competitors?

**Lathière:** There is not really much difference. The American aircraft industry does not need to fear losing any markets to Airbus on the grounds of financing, and never did. The financing is different for different customers, of course, but it's really just a question of the taste of the corporate financing officer in the airlines, as to how the guarantees are drawn up and so on. The main points — rate of interest and the credit length — are about the same for us and for the U.S. aircraft makers.

What can be a factor is airlines' desire to diversify a little. Take a given airline, which has always been entirely equipped with U.S. aircraft, bought with U.S. financing. It can be interesting for this airline — whether it is foreign or U.S. based — to diversify its sources of financing through a consortium of European banks, instead of always having one country finance your aircraft purchases. That might be one reason that some airlines are interested in the Airbus, even though the financing terms are essentially the same.

**Q:** What are your plans for future aircraft?

**Lathière:** We are going to launch other types of aircraft within the next few years, and we're looking at three possibilities — two medium-range jets and one long-haul aircraft.

For the long-range jet, which would have a range of about 11,000 kilometers, we can use the same fuselage as the A310 with a new wing and four engines. Another idea is to take the A300 and stretch it to make a 300-seater which would be a short-to-medium-range jet with a fantastic price per seat as far as operations are concerned. The third idea is for a narrow-body aircraft in the 120-150 seater range, which would be a successor to the DC9s and 737s.

**Q:** How do you see your long-term sales prospects?

**Lathière:** With their help, we have assessed the long-term needs of the thirty airlines that are our customers, and it adds up to 800 or 850 aircraft between now and the 1990's. Likewise, both Boeing and Airbus Industrie have evaluated the total market for just the 250-seater medium-range aircraft at 2500 to 3000 planes. So if we

actions. British Aerospace en détient 20 pour cent et des Espagnols, les 4.2 pour cent restants.

Nous sous-traitons également à Dutch Fokker, mais elle paie sa propre part des frais de recherche et développement. Cependant, nos quatre partenaires absorbent leurs pertes, gardent les bénéfices qu'ils réalisent et financent leurs exportations d'avions par l'entremise de leurs propres banques et organismes de financement des crédits à l'exportation.

**Q:** Dans quelle mesure les facilités de financement des exportations offertes par Airbus Industrie diffèrent-elles de celles de ses concurrents américains?

**Lathière:** En fait, il n'y a pas tellement de différence. L'industrie aéronautique américaine ne craint pas de perdre des débouchés au profit d'Airbus à cause des modalités de financement. Bien entendu, les modalités de financement diffèrent d'un client à l'autre, mais c'est la ligne aérienne elle-même qui décide comment obtenir les garanties, etc. Les principales caractéristiques — le taux d'intérêt et la durée du crédit — sont pour ainsi dire les mêmes pour nous que pour les constructeurs américains.

Ce qui peut être intéressant, c'est lorsqu'une compagnie aérienne désire quelque peu diversifier ses activités. Ainsi, la compagnie qui s'est toujours dotée d'avions américains, financés aux Etats-Unis — qu'elle ait son siège social à l'étranger ou aux Etats-Unis — peut vouloir diversifier ses sources de financement et recourir à un consortium de banques européennes plutôt que de faire appel à un seul et même pays pour financer ses achats d'avions. C'est là peut-être une des raisons pour lesquelles certaines compagnies aériennes s'intéressent à Airbus, même si les modalités de financement sont essentiellement les mêmes.

**Q:** Quels types d'avions envisagez-vous pour l'avenir?

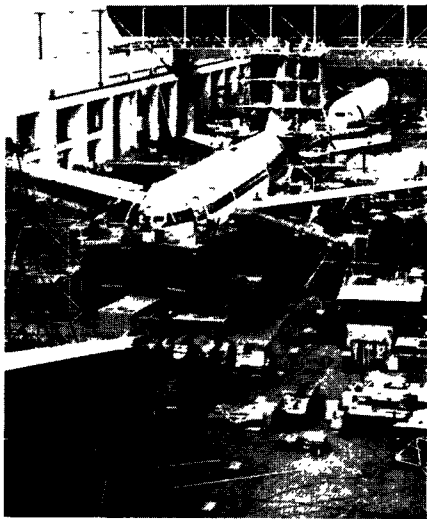
**Lathière:** Nous allons lancer d'autres types d'avions ces prochaines années, et nous envisageons trois possibilités: deux avions à réaction moyen courrier et un avion à réaction long courrier.

Pour ce qui est du long courrier, ayant un rayon d'action de 11,000 kilomètres, nous pourrions utiliser le même fuselage que pour l'A310 et le doter d'une nouvelle aile et de quatre moteurs. Une autre possibilité serait de prendre l'A300 et de l'allonger pour qu'il puisse recevoir 300 passagers, ce qui en ferait à la fois un court et moyen courrier dont le prix, par siège, serait fort avantageux sur le plan opérationnel. Une troisième solution serait d'en faire un petit porteur pouvant recevoir de 120 à 150 passagers, ce qui en ferait un successeur du DC9 et du 737.

**Q:** Que pensez-vous de vos ventes à long terme?

**Lathière:** En collaboration avec nos clients, soit trente compagnies aériennes, nous avons évalué leurs besoins et, jusque dans les années 90, elles auront besoin de 800 à 850 avions en tout.

Par ailleurs, Boeing et Airbus Industrie ont évalué que, pour le seul moyen courrier de 250 places, la demande globale serait de 2500 à 3000 avions. Ainsi, si nous ne parvenons à conquérir qu'un tiers de ce marché — et nous devrions en gagner une



take only a third of this market — and we should take more, since we're taking half now — that also adds up to between 800 and a thousand orders for us. I think this is important, because it is the first time in the history of commercial jet aviation in Europe that a company is approaching what you can call the "American scale" of operations.

## Euro-MPs Seek to Extend EC's Legal Base

A motion on 27 September by the European People's Party (EPP) to extend the legal base of the European Community with a supplementary treaty brought to a climax an historic month in the life of the new directly-elected European Parliament.

According to the motion put forward by a group of prominent EPP members, the Parliament should take the initiative in supplementing the existing EC treaties with a new treaty which would not only provide for absolute guarantees of fundamental rights before national and Community courts, but which would also, *inter alia*, provide for an organizational framework for European political cooperation.

Earlier in the month the Parliament set up its working committees and appointed their chairmen. According to procedure, the largest party had first choice (so that a Socialist will chair the budget committee), the second largest chose next (EPP took the political affairs committee), and then the European Democrats (ED) chose agriculture, and so on.

The committees and chairmen (with chairmen's party affiliation and country of origin in brackets) are:

1. Political Affairs — Emilio Colombo (EPP, Italy)
2. Agriculture — Sir Henry Plumb (ED, UK)
3. Budget — Erwin Lange (Soc., Germany)
4. Economic and Monetary Affairs — Jacques Delors (Soc., France)
5. Energy and Research — Hanna Walz (EPP, Germany)
6. External and Economic Relations — Sir Fred Catherwood (ED, UK)
7. Legal Affairs — Mauro Ferri (Soc., Italy)
8. Social Affairs and Employment — Frans van der Gun (EPP, Netherlands)
9. Regional Policy and Planning — Pancrazio De Pasquale (Communist, Italy)
10. Transport — Horst Seefeld (Soc., Germany)

plus grande partie, puisque nous en avons déjà la moitié maintenant — notre carnet de commandes devrait comporter de 800 à 1000 avions. A mes yeux, c'est là un point important à signaler, car c'est la première fois dans l'histoire des réacteurs commerciaux en Europe qu'une société atteint ce que l'on pourrait qualifier d'"envergure américaine".

## Des députés européens veulent un nouveau traité

La motion présentée le 27 septembre par le Parti populaire européen (PPE), motion qui visait à élargir les bases juridiques de la Communauté européenne par le biais d'un traité supplémentaire, a été le clou d'un mois historique dans la vie du nouveau Parlement européen, élu au suffrage direct.

La motion, présentée par certains membres proéminents du PPE, précisait que le Parlement européen devrait prendre l'initiative d'ajouter aux traités actuels de la C.E. un nouveau traité qui, en plus de garantir tous les droits fondamentaux devant les tribunaux nationaux et communautaires, prévoirait, entre autres, des structures de coopération politique européenne.

Plus tôt en septembre, le Parlement européen avait constitué ses commissions permanentes et nommé leur président. Selon la procédure établie, le premier choix revenait au parti le plus important (c'est donc un socialiste qui présidera la commission du Budget). Le deuxième plus grand parti a eu le deuxième choix (le PPE présidera la commission des Affaires politiques), les démocrates européens (DE) ont choisi l'Agriculture, et ainsi de suite.

Voici les différentes commissions et leur président (l'appartenance politique et le pays d'origine du président sont indiqués entre parenthèses):

1. Affaires politiques — Emilio Colombo (PPE, Italie)
2. Agriculture — Sir Henry Plumb (DE, R.-U.)
3. Budget — Erwin Lange (Soc., Allemagne)
4. Affaires économiques et monétaires — Jacques Delors (Soc., France)
5. Energie et Recherche — Hanna Walz (PPE, Allemagne)
6. Relations économiques extérieures — Sir Fred Catherwood (DE, R.-U.)
7. Affaires juridiques — Mauro Ferri (Soc., Italie)
8. Affaires sociales et Emploi — Frans van der Gun (PPE, Pays-Bas)
9. Politique régionale et Planification — Pancrazio De Pasquale (Communiste, Italie)
10. Transports — Horst Seefeld (Soc., Allemagne)



Mr Leo Tindemans (standing), former Prime Minister of Belgium, who was one of the Euro-MPs to propose a new EC treaty

M. Leo Tindemans (debout), ex-premier ministre de Belgique, qui fut un des premiers parlementaires européens à proposer un nouveau traité pour la C.E.

11. Environment, Public Health and Consumer Protection — Ken Collins (Soc., UK)
12. Youth, Culture, Education, Information and Sport — Mario Pedini (EPP, Italy)
13. Development and Cooperation — Colette Flesch (Liberal & Democratic, Luxembourg)
14. Budgetary Control — Heinrich Aigner (EPP, Germany)
15. Rules of Procedure and Petitions — Kay Nyborg (European Progressive Democrat, Denmark)

The parliamentarians also engaged in a spirited debate on the issue of whether the EC Commission should open discussions with a view to standardizing arms procurement as part of the EC's industrial policy.

Representing the EC Commission at the debate was Viscount Davignon, Commissioner for Industrial Affairs, who declared that the question of defence procurement was not necessarily outside the EC's competence, although questions of defence strategy and national security were: "Some say that any question that has anything to do with defence or security falls outside the Community's competence. That is not our view, nor was it the view of those who drafted the Rome Treaty, since the Treaty makes provision for certain customs duties on imports of military equipment into the Community. This is proof that military questions are not to be excluded *ipso facto* from Community discussions."

The issue has now been passed to the Parliament's political affairs committee for further study.

## EC Acts To Protect Wildlife

The European Community joined 19 European nations in September in signing a Council of Europe convention to conserve wildlife and Europe's natural environment.

The convention will regulate the use of substances which might harm the environment and create nature reserves similar to those habitats which may be endangered.

EC rules to protect birds were approved last December.

11. Environnement, Santé publique et Protection du consommateur — Ken Collins (Soc., R.-U.)
12. Jeunesse, Culture, Education, Information et Sports — Mario Pedini (PPE, Italie)
13. Développement et Coopération — Colette Flesch (Libéraux et démocrates, Luxembourg)
14. Contrôle budgétaire — Heinrich Aigner (PPE, Allemagne)
15. Règles de procédure et Pétitions — Kay Nyborg (Démocrates européens de progrès, Danemark)

Les députés ont également eu un débat animé sur la question de savoir si la Commission de la C.E. devrait se pencher sur la normalisation des fournitures d'armement dans le cadre de la politique industrielle de la C.E.

Le vicomte Davignon, commissaire chargé des Affaires industrielles qui représentait la Commission de la C.E. à ce débat, a déclaré que le problème des achats de fournitures d'armement entrait dans les attributions de la C.E., ce qui n'était toutefois pas le cas des questions relatives à la stratégie en matière de défense et de celles portant sur la sécurité nationale: "Certains prétendent que tout ce qui touche à la défense et à la sécurité n'est pas du ressort de la Communauté. Ce n'est pas là notre opinion, ni d'ailleurs celle de ceux qui ont rédigé le Traité de Rome, puisque ce dernier stipule que certains droits de douane peuvent être prélevés pour les importations de matériel militaire dans la Communauté. Ce qui prouve que les questions militaires ne doivent pas être exclues, *ipso facto*, des discussions au sein de la Communauté."

Cette question est maintenant référée à la commission des Affaires politiques du Parlement européen, pour étude complémentaire.

## Sauvegarder le milieu naturel

La Communauté européenne a signé en septembre dernier, conjointement avec 19 pays européens, une convention du Conseil de l'Europe relative à la protection de la faune et du milieu naturel en Europe.

Cette convention réglementera l'usage des substances qui pourraient s'avérer dangereuses pour la faune et le milieu naturel et créera, pour les espèces en danger d'extinction, des réserves naturelles semblables à des habitats.

Une directive concernant la protection des oiseaux a été approuvée en décembre dernier.

